Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

ORGAN ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK V | Lwów, grudzień 1929 | ZESZYT 12 (56)

Zwraca się uwagę, że Zarząd Główny Z. U. P. we Lwowie zmienił dotychczasowy lokal przy ul. Szeptyckich 17, przeniósłszy się na

ul. KĘTRZYŃSKIEGO L. 32,

gmach Sokoła II — I piętro — Telefon 49-89.

Pod powyższym też adresem należy obecnie skierowywać pisma do Zarządu Gł. Z. U. P., oraz do Redakcji „CZASOPISMA“.

Również na ten sam adres należy przesyłać korespondencje do Zarządu Okr. Lwów i do Zarządu Koła miejsc. Lwów, gdyż oba te Zarządy mieszczą się w lokalnościach Zarządu Gł. Z. U. P.

Dokoła „poprawy bytu“

Może nie wszystkim wiadomo, że dnia 26 października br. była na audjencji u p. Premjera Świtalskiego delegacja Prezydjum Centralnej Komisji Porozumiewawczej Związków Prac. Państwowych (C. K. P.), która po przedstawieniu nadzwyczaj ciężkich warunków materjalnych i służbowych pracowników, otrzymała od p. Premjera taką mniej więcej odpowiedź:

O regulacji uposażeń i jakiejkolwiek poprawie bytu w chwilach obecnych n i e m o ż e b y ć m o w y.

Przedłożony Sejmowi preliminarz budżetowy (w wysokości blisko 3 miljardów złotych) n i e z a w i e r a s u m, potrzebnych na zwiększenie płac.

P. Premjer uznając pracowników państwowych za wierzycieli Rządu odnośnie dodatku mieszkaniowego za rok 1928, o d n i ó s ł s i ę j e d n a k s c e p t y c z n i e d o w y p ł a c e n i a dodatku z uwagi na okoliczność, iż ewentualne nadwyżki budżetowe na pokrycie tego świadczenia prawdopodobnie nie wystarczą.

Na prośbę C. K. P., aby Rząd poczynił odpowiednie przesunięcia w budżecie, gdzieby znalazła miejsce jaka taka poprawa bytu, pan Premjer o d p o w i e d z i a ł o d m o w n i e.

Na poruszoną niepewność w warunkach służbowych tak u pracowników państwowych w kierunku ustalenia stosunku służbowego, jak u kolejarzy, których obdarzono pragmatyką, pogarszającą obecne warunki pracy, p. Premjer nadmienił, że trzeba trochę zaczekać, aż czas pozwoli osądzić, czy wprowadzone zarządzenia są istotnie tak szkodliwe. A gdy delegacja podniosła szereg przykładów, iż już okazały się zgubne skutki owych zarządzeń, p. Premjer oświadczył, że „n i e u w a ż a z a m o ż l i w e i s t n i e n i e p r a g m a t y k i, k t ó r a b y n i e u m o ż l i w i a ł a n a t y c h m i a s t o w e g o p o z b y c i a s i ę p r a c o w n i k a w r a z i e p o t r z e b y, a d o c h o d z e n i a d y s c y p l i n a r n e... u t r u d n i a j ą t y l k o s p r ę ż y s t e a d m i n i s t r o w a n i e p e r s o n e l e m, s z c z e g ó l n i e j w p r z e d s i ę b i o r s t w a c h p a ń s t w o w y c h, np. n a k o l e i — a d m i n i s t r a c j a m u s i m i e ć w i ę k s z ą s w o b o d ę i ł a t w o ś ć r u g o w a n i a p r a c o w n i k ó w.

Dziwnem jest naprawdę to stale negatywne sta-

nowisko Władz naczelnych odnośnie poprawy bytu. Tyleśmy się przecie nasłuchali przyrzeczeń od tych, którzy dziś dzierżą władzę, że wstyd ogarnia każdego, kto pomyśli, iż obietnice idą właśnie stamtąd, skąd i odmowa. Ale na ostatniej audjencji C. K. P. u .p Premjera dowiedzieliśmy się od b. ministra oświaty (a więc od osoby kompetentnej w tej sprawie), a od dzisiejszego Premjera, więcej czegoś jeszcze, a mianowicie, że niskie pobory zależą od poziomu kultury w Polsce. „Jeżeli nawet gdzieniegdzie zagranicą pracownicy uzyskują poprawę bytu, to w Polsce, jako w Państwie, należącem do niżej stojących pod względem kulturalnym, żądania pracowników musi się traktować odmiennie“!

Poznaliśmy zatem znowu jedną przyczynę, dla której nie możemy być lepiej sytuowani, i to niewątpliwie nie „narazie“, ale chyba nigdy nie doczekamy się lepszej doli.

Bo stan finansowy, trudności gospodarcze itp., to przeszkody przemijające; przy dobrej i rozsądnej gospodarce mogą trwać rok, dwa, lecz wiekowej pracy nad kulturą zachodu nie dopędzimy.

Bolesnem dla pracowników kolejowych to oświadczenie p. Premiera odnośnie pragmatyki kolejowej. Jeżeli pan Premjer uważa, że nowo wydane przepisy dyscyplinarne, które dziś mogą doprowadzić danego pracownika do rozpaczy i śmierci głodowej wraz z rodziną, są czemś dotąd za małem i zamierza bardziej ułatwić usunięcie pracownika w inny sposób, to na co ów „wielki kram“ z „iks“ paragrafami o postępowaniu dyscyplinarnem?

Z oświadczenia pana Premjera wynika, iż paragrafy te, ułatwiające wysadzenie ze służby pracownika, są chyba na to, aby ewentualnie zastosowane paragrafy o dochodzeniu dyscyplinarnem nie utrudniły na zawsze usunięcia.

Wynurzeniami swemi przed C. K. P. p. Premjer dał dowód, że Rząd nie myśli o poprawie bytu pracowników państwowych. Ostatnio dzienniki przyniosły wiadomość, iż Rząd ma wypłacić zaległy dodatek mieszkaniowy za rok 1928 w dwu ratach (15 grudnia i 15 marca). Jest to zwrot należnych nam długów bez procentu.

Zwrot dodatku mieszkaniowego, to wszakże nie poprawa bytu. To chwilowe poratowanie nadwyrężonego budżetu domowego. Rząd musi pomyśleć o stałem i to znacznem polepszeniu doli pracowniczej, choćby właśnie kosztem przesunięcia niektórych pozycyj w obecnym preliminarzu budżetowym. Stan dzisiejszy jest na dłuższą metę stanowczo nie do utrzymania. *Gees.*

Interpretacja rozporządzeń personalnych

Jedną z najstraszniejszych dla inteligencji pracującej funkcji biurokratów i fiskalistów, to interpretacja ustaw i rozporządzeń, odnoszących się do unormowania stosunku Państwa do pracowników państwowych. Nie ma ustawy czy rozporządzenia, które wyczerpywałyby wszelkie ewentualności zagadnień, mogących stanowić przedmiot danych ustaw względnie rozporządzeń. Toteż wykonawcy stają niejednokrotnie wobec wątpliwości zastosowania takich lub owakich przepisów, chociaż by one były jak najdokładniej opracowane. Tak działo się zawsze i jest dotychczas — u nas może nawet w stopniu znacznie wzmożonym. I nic dziwnego. Nasza państwowość... młoda, warunki, wśród jakich żyjemy, zgoła odmienne od przedwojennych i bynajmniej niekoniecznie podobne do stosunków, panujących w innych państwach.

Polskie ustawodastwo niewytrawne, dla braku dokładnych wzorów zmuszone tworzyć ustawy i przepisy w czasie krótkim, wprost dorywczo, bez przemyślenia, nie posiada możn ści cyzelowania własnej legislatywy, popełnia często — delikatnie mówiąc — pewne usterki, niedokładności, nie przyczyniając się temsamem do jasności i wyrazistości ogłaszanych rozporządzeń, a nawet ustaw.

Wobec takiego stanu rzeczy, „u góry“ pozostaje szerokie pole do popisu dla wykonawców w instancjach niższych. I cóż się tu dzieje? Otóż tutaj właśnie biurokracja i fiskalizm święcą orgje. Szczególniej, jeśli chodzi o zastosowanie rozporządzeń, normujących stosunek urzędników do chlebodawcy, t. j. do Państwa wzgl. Zarządu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje państwowe“. Wykonawcy rozporządzeń ministerjalnych, to koledzy z wydziałów osobowych i finansowych. Któż z nas nie zna sposobu interpretowania rozporządzeń M. K. o awansach, poborach, zaliczaniu czasu służby i t. p. przez owych panów? W poczuciu odpowiedzialności osobistej za wykonanie przepisów, odpowiedzialności, obowiązującej ich według ich pojęcia tylko w wypadkach omyłek na niekorzyść skarbu Państwa czy kolei — a nie w razie pokrzywdzenia personelu — dotyczący interpretują każde postanowienie, nie dość kazuistycznie zredagowane i wymagające choćby najmniejszego rozumowania, stale na niekorzyść zainteresowanych. Zainterpelowani zaś o stosowanie danego zarządzenia w intencji dla personelu niekorzystnej, mają znaną odpowiedź na ustach: „zarządzenie to nie przyznaje wyraźnie odnośnej korzyści reklamantowi, a więc mu się to nie należy“. Panowie ci zwykli zapominać, że interpretacja każdego prawa i przepisu może być ścieśniająca lub rozszerzająca, i aplikują jedynie ścieśniania przyznanych praw. Wszelkie reklamacje i odwołania do Władz wyższych — opinjują

też naturalnie według własnej interpretacji i w ten sposób z góry już usposabiają swoich kolegów w wyższych instancjach odwoławczych do załatwiania rekursów. W wszystkich także podobnych wypadkach pomijają zupełnie stare, z dawna uznane zasady prawne: „in dubio mitius“ — i „prawo winno brać w obronę słabszego“. Ten sam błąd zresztą popełniają również nawet autorowie przepisów, którzy przedłożone odwołania wzgl. reklamacje traktują najczęściej po myśli wywodów referentów niższych instancyj, czego dowodem olbrzymia ilość spraw personalnych, skierowywanych do Trybunału Administracyjnego, gdzie wprawdzie po dość długim czasie, jednak doczekują się przeważnie przychylnego załatwienia.

Gra w tem wszystkiem rolę w pierwszej linji nieszczęśliwie pojęte poczucie odpowiedzialności, zasadzające się na tem, iż każdy stara się, gdzie tylko może, wymigać się od możliwości nawet cienia zarzutu działania na niekorzyść skarbu — o poczuciu natomiast odpowiedzialności za popełnione krzywdy setkom tysięcy współpracowników nikt nie myśli, bo za to nikt nie odpowiada osobiście. Że ten ogólnie znany objaw nie przedstawia się zdrowo i przynosi wiele szkody — bo poza stratami materjalnemi dla wielu najbiedniejszych z obywateli, wnosi niepotrzebne rozgoryczenie przeciw administracji państwowej, a temsamem przeciwko samemu Państwu — rzecz jasna, nie wymagająca bliższych komentarzy.

Główne powody owych niedomagań administracji państwowej są następujące: 1) Niedojrzałość zawodowa odnośnych czynników urzędowych, które dostały się na wysokie stanowiska w instancjach drugiego czy trzeciego stopnia z poprzednich stanowisk niższych, ewent. wykonawczych i nie mieli czasu ni sposobności wyrobić się na przedstawicieli władzy, posiadających poczucie praw i obowiązków, odwagę bronienia własnych przekonań i orzeczeń — oraz 2) obawa przed usunięciem z zajmowanego posterunku, stosowanem niestety tak często w wypadkach bądź zasłużonych, bądź dyktowanych względami innemi, a nie urzędowemi. Ta druga przyczyna zaczyna w ostatnich czasach powoli zanikać, coraz mniej słyszy się o rugowaniu z odpowiedzialnych stanowisk ludzi „niewygodnych“ lub „nieodpowiednich“, ale fatalne skutki zmian, dokonywanych tak obficie od powstania polskich rządów aż do niedawnych czasów, pozostaną jeszcze długi okres, bogdaj do wymarcia obecnego pokolenia.

Byłoby wszakże bardzo pożądanem, aby nareszcie owi opiekunowie, od których niesalomonowego sądu niejednokrotnie zależy los wielu rodzin naszych współpracowników, otrząsnęli się z wiecznej trwogi o własną skórę, rozpoczęli myśleć jak obywatele i koledzy podwładnego personelu i przy interpretowaniu przepisów personalnych nie wychodzili zawsze tylko z założenia, iż celem ich: gdzie można, wyłącznie ludziom szkodzić i urywać nawet to, co władza przełożona przyznała. Jeśli zaś nie potrafią pozbyć się zajęczej skórki i nie zechcą tłumaczyć postanowień niedość jasnych na dobro interesowanych, to niech przynajmniej przed wydaniem decyzji zasięgną autorytatywnej interpretacji władzy wyższej, bez podsuwania jej atoli swych indywidualnych przekonań, zwężających dane korzyści.

Może tych kilka uwag dostanie się do wiadomości zainteresowanych czynników i wpłynie dodatnio na ich dotychczasowe, stale nieprzychylne usposobienie dla traktowania spraw osobowych i pieniężnych personelu kolejowego. Byłoby — mojem zdaniem — bardzo pożądanem, aby Zarząd naszego Związku zbierał materjały, udowadniające takie spostrzeżenia, tj. odnośnie do spraw personalnych i pieniężnych, załatwianych przez dyrekcje nieprzychylnie dla personelu, które w następstwie reklamacyj i odwołań do M. K., względnie wyżej, osiągały przychylne rezultaty.

Taki materjał, niewątpliwie bardzo łatwy do ujęcia w obfitej ilości — może należycie zilustrować słuszność mych uwag i stworzyć podstawę do uzyskania zasadniczych zmian w tym niepomiernie smutnym stanie aktualnych zagadnień urzędniczego społeczeństwa na P. K. P. *W. V.*

Nowa Taryfa Towarowa

(Ciąg dalszy)

Przesyłki pospieszne dzielą się na normalne i ulgowe. Ulgowe w przeciwstawieniu do dotychczasowej taryfy ujęto razem i wymieniono w załączniku II. Taryfy. Są to artykuły spożywcze pierwszej potrzeby, jak: nabiał, tłuszcze jadalne, mięso, ryby, warzywa, owoce świeże, a pozatem i inne towary, które również nie wytrzymują dłuższego przewozu, w szczególności: rośliny żywe, pszczoły i t. d., nadawane w dowolnych ilościach. Dotychczasowa taryfa rozróżniała dwojakiego rodzaju przesyłki pospieszne ulgowe, a mianowicie: towary, wymienione w punkcie 7B TT część II. do wagi tysiąca kilogramów i towary, naprowadzone w poszczególnych pozycjach klasyfikacji towarowej o każdej wadze.

Wszystkie inne towary, niewymienione w załączniku II., stanowią przysyłki pospieszne normalne.

Dla przesyłek pospiesznych normalnych przewidziano stawki P 1, zaś dla ulgowych stawki P 2, jedne i drugie o czterech rubrykach a, b, c, d dla ilości poniżej 5.000 kilogr., 5, 10 i 15.000 kilogr. Spo-

sób obliczania przewoźnego analogiczny jak przy przesyłkach zwyczajnych.

Za przewóz przesyłek pospiesznych, ulgowych i normalnych pociągiem osobowym lub osobowo-pospiesznym, przewoźne podwyższa się o 25%, przyczem w razie przewiezienia przesyłki na części drogi przewozu pociągiem ruchu osobowego, a na części pociągiem ruchu towarowego liczy się 25% dodatek tylko za tę część drogi przewozu, na której przewieziono przesyłkę pociągiem ruchu osobowego, a mianowicie w ten sposób, że do przewoźnego, obliczonego za całą drogę przewozu, od stacji nadania do stacji przeznaczenia, według odnośnych stawek dla przesyłek pospiesznych (P 1 lub P 2), dobija się 25% dodatek za tę część drogi przewozu, na której przewieziono przesyłkę pociągiem ruchu osobowego.

§§ 28 do 32 normują sposób obliczania przewoźnego za przesyłki, złożone z różnych towarów, taryfowane według tej samej klasy i różnie taryfowanych.

Wobec zaistnienia w nowej taryfie, jak już wspomniano, drugiej podstawy do obliczania przewoźnego, a w szczególności obok wagi przesyłki powierzchni wagonu, § 28. postanawia, że jako podstawa do obliczenia przewoźnego w razie nadania przysyłki, złożonej z różnych towarów, może służyć tylko jedna albo druga podstawa — albo waga przesyłki, albo powierzchnia wagonu, chociażby kombinowany sposób obliczenia przewoźnego, t. j. za część przesyłki według wagi, a za część według powierzchni, dał przewoźne tańsze.

Spósób obliczania przewoźnego tak za przesyłki drobne jak i wagonowe, złożone z towarów tej samej klasy lub różnie taryfowanych ale opakowanych razem, lub przy których nie podano wagi każdego towaru z osobna, nie doznał zmiany.

Za przesyłki wagonowe, złożone z towarów różnie taryfowanych, o ile nie są razem opakowane i wagę ich zapodano oddzielnie w liście przewozowym, oblicza się przewoźne w sposób dotychczasowy, t. j. za łączną i w sumie do pełnych 100 kilogr. zaokrągloną wagę towarów tej samej klasy według odnośnych stawek i tej rubryki każdej z zastosowanych klas, która odpowiada łącznej wadze przesyłki, rzeczywistej lub wymaganej, przyczem wagę brakującą do wagi wymaganej (5— 10— lub 15.000 kilogr.) dolicza się do wagi najwyżej taryfowanego towaru, znajdującego się w przesyłce, jednak z następującemi ograniczeniami:

1, O ile w skład danej przesyłki wchodzą towary, dla których w TT część II. przewidziano taryfy wyjątkowe, stosuje się do nich normalną klasyfikację,

2, Do towarów, podpadających pod trzy najtańsze klasy wagonowe, t. j.:

18, 19 i 20, stosuje się stawki klasy 16 ej. Postanowienie to ma zapobiec łączeniu większych ilości małowartościowych towarów z pewną ilością wysoko wartościowych towarów w przesyłkę wagonową, aby dla tych ostatnich uzyskać stawkę wagonową. Kolej zastrzega sobie na ten wypadek co najmniej stawki klasy 16 ej.

3, O ile w skład przesyłki, złożonej z różnych towarów, wchodzą towary, podpadające pod postanowienia rozdziału B. TT część I. B. z wyjątkiem towarów lekkich i przestrzennych i płynów, przewożonych w cysternach o kilku komorach, nie stosuje się do nich ulgowego sposobu obliczania przewoźnego, polegającego na stosowaniu dla każdej, choćby drobnej części przesyłki, stawek wagonowych, a przewoźne za taką przesyłkę oblicza się dla każdej kategorji lub każdej klasy oddzielnie, tak, jak gdyby każda z nich stonowiła dla siebie odrębną przesyłkę.

Celem zapobieżenia nadużyciom przy tego rodzaju przesyłkach zbiorowych, końcowy ustęp § 32. postanawia, że w razie stwierdzonej niezgodności pomiędzy oznaczoną w liście przewozowym nazwą towaru a rzeczywistą zawartością choćby tylko pewnej części przesyłki, nie stosuje się ulgowego sposobu obliczania przewoźnego, a przewoźne oblicza się oddzielnie dla każdej kategorji względnie klasy towarów przy zaliczeniu podwójnej dopłaty z § 7. TT część I. A.

Postanowienia co do załadowania i wyładowania są naogół te same z pewnemi tylko odchyleniami: pojęcie przedmiotów dłuższych ponad 7 metrów zastąpiono pojęciem przedmiotów niezwykłych rozmiarów, nie dających się załadować do wagonu krytego. W razie wykonania za zgodą kolei załadowania lub wyładowania przez nadawcę względnie odbiorcę przesyłek, przy których kolej wykonuje czynności ładunkowe, nie pobiera się opłat, przewidzianych w wykazie opłat dodatkowych za te czynności. Według dotychczasowej taryfy kolej pobierała w tych wypadkach odnośne opłaty w wysokości połowicznej. Postanowienie to odnosi się tylko do przesyłek drobnych, bo tylko te kolej załadowuje i wyładowuje, a w stawkach dla przesyłek drobnych. tak pośpiesznych jak i zwyczajnych, mieszczą się już opłaty za ważenie, załadowanie i wyładowanie.

Mgr. Izaak Melzer,
st. kontroler wydz. dla spr. taryfowych.

NEKROLOG.

ALFRED HAICH, st. asesor, były pracownik Dyrekcji P. K. P. we Lwowie, zmarł w Poznaniu po długich, ciężkich cierpieniach.

Ś. p. Zmarły brał zawsze wybitny udział w pracach Związkowych, odznaczał się m. i. wysokiemi zaletami koleżeńskiemi, dla których powszechnie ceniono Go i lubiano.

To też, gdy odszedł w zaświaty, szczery i głęboki żal ogółu kolegów towarzyszy szlachetnym cieniom.

Jeszcze o placach składowych

Nawiązując do artykułu kol. H. Krogulskiego p. t. „Place składowe“, umieszczonego w zeszycie 11 (55) „Czasopisma“, pragnę wykazać pewne zapoznanie potrzeb życiowych, wzgl. twardość wykładni niektórych postanowień, dotyczących placów składowych.

Dzisiejsze tempo życia zbiorowego, nie znające i nie dające wytchnienia, zmusza także i instytucje użyteczności publicznej — a więc i kolej — do jaknajwiększego dostosowania się do różnorakich potrzeb, jakie wysuwają korzystający z usług tych instytucyj. Innemi słowy, instytucje te, przewidując owe wymagania, dążyć muszą do jak największego zadowolenia własnych klijentów, a temsamem do swego usprawnienia.

Usprawnienie to wyraża się bądź w ulepszeniach techniczno organizacyjnych, bądź też w reformach administracyjno-wykonawczych.

Intencją przemianowania P. K. P. na Przedsiębiorstwo Kolei Państwowych jest dążność oparcia organizacji kolei na zasadach handlowych i samowystarczalnych. Kolej jako przedsiębiorca, musi — w czasach pokojowych — iść po linji potrzeb swych klijentów, a nawet winna przewidywać te potrzeby.

Że jednak w danym względzie są duże niedomagania i kolej stoi dotychczas na stanowisku dyktowania stronie praw, że w zachowaniu się wobec strony jest często twardą i zbyt formalistyczną, świadczy o tem szereg przepisów i norm z dziedziny przewozów i sposób ich wykładni, co często przykrem i niezrozumiałem dla strony, a trudnem do zastosowania przez organy wykonawcze, jak np. stacje.

Za dowód niech posłuży przepis, objęty w „Ogólnych warunkach najmu składowisk, placów i t. p.“, który w p. 3 powiada:

„Używanie przedmiotu najmu do innych celów niż te, które są podane w umowie najmu, jak również współużywanie przez inne osoby, moze być dozwolone nie inaczej, jak za zgodą Dyrekcji kolejowej . . . . . na podstawie oddzielnej, na specjalnych warunkach zawartej umowy“.

W przepisie tym chodzi o wykładnię słów „innych celów“ oraz „współużywanie przez inne osoby“.

Organy nadzorcze Dyrekcji stosują po stacjach interpretację tych słów t. zw. scieśniającą, więc bezwzględną.

Jeśli kontrolor przewozowy zauważy w stacji, że właściciel składowiska, przeznaczonego na długie drzewo, przecina to drzewo na t. zw. kopalniaki, robi zawiadowcy usterkę, że na placu składowym zezwala na wykonywanie przemysłu. Jeżeli jednak zobaczy, iż drzewo, ładowane jako dłużyca, przecina się z powodu zbytniej długości, nie czyni żadnego zarzutu. Raz więc nie wolno drzewa przecinać, innym znów razem można. To powoduje zatargi z właścicielami składowisk, którzy niejednokrotnie podnoszą cierpkie uwagi pod adresem Zarządu kolei.

W podobnych wypadkach powinno być dozwolonem wszelakie przecinanie drzewa, gdyż kupiec nie zawsze może przewidzieć, jakich będzie miał odbiorców na drzewo, nie jest wstanie wiedzieć, czy cieńsze drzewo sprzeda na słupy telegraficzne, czy jako kopalniaki. W jego interesie leży, szybko wykonać zamówienie, nie może on czekać, aż kolej zawrze z nim specjalną umowę, więc tnie drzewo, bo zmusza go konieczność.

Odnośnie do współużywania zachodzą następujące wypadki:

Właściciel składowiska sprzedaje drzewo np. jakiemuś grosiście w Berlinie.

Wedle przepisu, nadawcą towaru ładowanego ze składowiska musi być właściciel tego składowiska.

Ów berliński grosista sprzedał już to drzewo innemu kupcowi i skierował je do nowonabywcy, nie życząc sobie, by ten ostatni znał źródło jego zakupu. Poleca przeto właścicielowi składowiska podać go w liście przewozowym jako nadawcę, tego zaś uczynić nie wolno, albowiem nadawcą musi być właściciel składowiska.

Drugi przykład:

Kupiec X. nabywa drzewo od właściciela składowiska Y. loco wagon. Do chwili załadowania drzewa, właścicielem drzewa jest najemca składowiska Y. Ten musi zamówić wagon. Z chwilą załadowania wagonu, własność drzewa przechodzi na kupca X. i ten ma prawo żądać, by w liście przewozowym figurował jako nadawca, a tego znowu uczynić nie można, bo drzewo ładowane było ze składowiska Y.

W wyżej opisanych wypadkach stacja jest w kłopocie i ostatecznie ulega potrzebom życiowym, zgadza się na nadawcę, którym nie jest właściciel składowiska, narażając się na usterkę.

Z powyższych przykładów wynika, że w podobnych wypadkach winna być stosowana interpretacja rozszerzająca, dozwalająca stacji na zastosowanie się do potrzeb i życzeń klijenta, co jest podstawowym warunkiem handlowego traktowania sprawy, a w niczem nie ukróca dochodów kolei.

Wymaga tego idea handlowości, której stosowania musimy się nauczyć. *St. Sk.*

Sprawy dyscyplinarne

Zapewne nie miłą jest rzeczą mieć t. zw. dyscyplinarkę i być pociąganym do usprawiedliwiania się przed powołaną do tego komisją.

Niezawsze jednak wytoczenie dyscyplinarki prowadzi do istotnego celu i powoduje poprawę inculpata.

O to jednak nie chodzi w tym wypadku, gdyż celem ścigania przestępców w drodze dyscyplinarnej, to z jednej strony tępienie i wykorzenianie zła wśród pracowników danej instytucji, z drugiej zaś zdecydowana wola utrzymywania prestigu władzy w stosunku do podwładnych, którzy muszą stosować się do obowiązujących przepisów.

Ktokolwiek więc przekroczy dane przepisy, bywa powołany do dyscyplinarnej odpowiedzialności.

Sposób, w jaki przeprowadza się postępowanie

dyscyplinarne, określa rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. Dz. U. Rzp. Nr. 57, poz. 447.

Ujęcie zasad tej procedury przedstawia się nader prosto, aczkolwiek może rygorystycznie, lecz w sprawach dyscyplinarnych trudno nieraz powodować się sentymentem, skoro dobro służby domaga się surowego wystąpienia, a przykładne ukaranie obwinionych ma stanowić środek prewencyjny i odstraszający.

Nowością w naszych przepisach dyscyplinarnych jest osoba rzecznika, który wnosi akt oskarżenia przeciw obwinionemu. Komisja dyscyplinarna przy Okręgowej Dyrekcji Kolei państwowych rozpatruje podniesione w akcie oskarżenia zarzuty przeciwko obwinionemu i wydaje orzeczenie w formie sentencji, zawierającej albo uwolnienie inculpata od winy, lub uznające go winnym.

Wielką również inowacją dla obecnie obowiązujących postanowień dyscyplinarnych, to § 70 przytoczonego powyżej rozporządzenia.

Według przepisu wspomnianego paragrafu, władza przełożona, zatem prezes, względnie dyrektor okręgowej Dyrekcji, może nałożyć sam — rozumie się na wniosek rzecznika — bez żadnego komisyjnego rozpatrywania sprawy, dwie kary dyscyplinarne, t. j. 1) naganę i 2) wstrzymanie posunięcia do wyższego szczebla uposażenia wzgl. wynagrodzenia na przeciąg czasu od roku do lat trzech.

Jest to wyposażenie odnośnej władzy przełożonej w duże autokratyczne atrybucje z zupełnem usunięciem rozstrzygającego dotychczas w tych sprawach czynnika obywatelskiego, jakim była rozprawa dyscyplinarna, któraby wykazywała uzasadnioną potrzebę nałożenia na obwinionego danych kar dyscyplinarnych.

Obecnie zaś owe dwie wymienione kary dyscyplinarne mają stanowić rzekomo najłagodniejszą formę ukarania, chociaż w rzeczywistości przedstawiają się one całkiem poważnie, bo pierwsza pociąga za sobą utratę na rok możności posunięcia na wyższe stanowisko, druga przewiduje utratę szczebla na przeciąg czasu od roku do lat trzech.

Przy rozpatrywaniu winy inculpata przez Komisję dyscyplinarną, tylko wylosowany członek Komisji może być owym czynnikiem obywatelskim, będącym w stanie z punktu widzenia t. zw. ludzkiego naświetlić pewną sprawę dyscyplinarną. Członek taki może być jednak całkowicie zmajoryzowany zdaniem pozostałych urzędowych członków Komisji, którzy mają po największej części odmienne zapatrywanie na sprawę od członka wylosowanego, którego uważa się przeważnie za przychylniej usposobionego do obwinionego. To też w obecnem stadjum postępowania dyscyplinarnego bardzo ważną rolę obywatelską spełniają obrońcy i oni swojem ujęciem rzeczy mogą przynieść wielkie przysługi obwinionemu.

Przykładem takiego stanu rzeczy, to właśnie obrona przed wyższą Komisją Dyscyplinarną w lwowskiej Dyrekcji kolejowej.

Obrońcy w tej sprawie w osobach radcy Kormana i st. as. Tarczyńskiego po dokładnem opanowaniu całokształtu materjału oskarżenia, potrafili wyświetlić rzecz tak dalece, że Wyższa Komisja Dyscyplinarna zniosła w dwóch wypadkach wyrok I. instancji, zmieniając następnie karę z wydalenia na zwolnienie ze służby ze zmniejszonem uposażeniem o 10%.

Jest to istotnie dowodem, iż dzielna, taktowna, pełna erudycji i rzeczowa obrona potrafi „zdziałać cuda", przekonać członków Komisji Dyscyplinarnych w najcięższych nieraz wypadkach o istotnym charakterze niekiedy nawet całkowitej niewinności obwinionego.

Znaczenie takiej obrony uwypukli się jeszcze dobitniej, jeśli uzmysłowimy sobie, że kara wydalenia pracownika kolejowego ze służby pociąga za sobą „utratę wszystkich praw, wynikających ze stosunku służbowego".

Wiemy dalej, iż jest to całkowite „capitis deminutio" wydalonego, wyrzucenie go poza nawias społeczności kolejowej, pozostawienie na łasce losu bez środków do życia.

A przecież przepisy, rozporządzenie o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa P. K. P. powinny zawierać osobne postanowienia, regulujące, co ma się stać z wkładkami, ściąganemi każdego miesiąca od pracownika na fundusz pensyjny w wysokości kilkunastu złotych. Co ma stać się z takiemi wkładkami, ściąganemi — przypuśćmy — przez lat 30 do czasu wydalenia pracownika ze służby?

Nie naszą rzeczą oceniać potrzebę stosowania podobnej kary, ponieważ karę wydalenia ze służby przewidziano we wszystkich dykasterjach służby, czyto publicznej, czy prywatnej — lecz owe niejako uskładane kwoty na fundusz pensyjny powinno się w pewnej formie zwrócić nawet wydalonemu ze służby.

Na zakończenie tego szkicu o sprawach dyscyplinarnych należy wspomnieć, iż o losach obwinionych, którzy mieli to nieszczęście wpaść w konflikt z przepisami dyscyplinarnemi, winni rozstrzygać ludzie wytrawni, doświadczeni, o stałych i wypróbowanych charakterach, przytem wydając sąd o obwinionych, powinni to czynić „sine ira et studio".

M. B.

Słuszny pogląd

W „Wiadomościach“, organie Związku polskich zrzeszeń technicznych i Związku polskich czasopism technicznych i zawodowych Nr. 7—8 za lipiec i sierpień 1929, wychodzącym w Warszawie (organ ten reprezentuje 26 zrzeszonych Stowarzyszeń technicznich) inż. I. Przygodzki z Poznania daje ciekawą odpowiedź na wywody kpt. bud. Wojciechowskiego w artykule tegoż o „Potrzebie zmiany Ustawy budowlanej i t. d.“. W odpowiedzi tej czytamy dosłownie:

„Artykuł (kpt. Wojciechowskiego) porusza takie zagadnienia, że należałoby nad tem wpierw otworzyć szerszą dyskusję w prasie fachowej... Autor silnie atakuje ustawę „budowlaną, łącząc z tem na początku sprawę Ustawy o ochronie tytułu inżyniera, dawno już przedyskutowaną i uchwaloną. Upatruje się w niej braku ducha prawdziwie demokratycznego. Wszystko zależy od tego, jak pojmie demokratyzm. Demokracja w pojęciu dotychczasowem, polegająca na niwelowaniu wszystkiego do jednego poziomu, czy to w życiu społecznem, czy politycznem, na szczęście już bankrutuje... Autor (kpt. Wojciechowski) wspomina, że „nie chodzi o tytuł, ale o prawa życiowe“. W to wierzę, jeżeli o autora idzie, lecz znając sentyment większej ilości techników, mogę powiedzieć, iż chodzi tu tylko o tytuł.

Następnie w tym samym wywodzie inż. J. Przygodzkiego czytamy: „Znosząc dotychczasową ustawę, możemy się doczekać tego, że każdy, kto tylko zechce, zwać się będzie inżynierem. Tytuł ten straci wogóle na wartości, nie przynosząc żadnej korzyści i znaczenia także i tym, w obronie których autor występuje; zwłaszcza jeżeli uwzględnimy w naszem społeczeństwie przywiązanie do wszelkiego rodzaju tytułów. Stworzy zaś to niewątpliwie pewien chaos w tej dziedzinie, powiększając tylko niezdrową konkurencję“.

Zapatrywanie najzupełniej słuszne. Cieszyć się jedynie wypada, iż pogląd ten w sprawie niezupełnie drugorzędnej, owszem prawie że zasadniczej, znalazł wyraz oficjalny i niedwuznaczny w czasie ultrademokratycznej pauperyzacji stanowisk i urzędów. Nowością dla wielu w artykule tym będzie przyznanie o... sentymencie techników do... tytułu, oraz, że... przywiązanie do tytułów w naszem społeczeństwie stwierdzono poważnemi usty również i na terenie... Poznania.

Najznamienniejszym jednak, a dla nas nierównie ciekawszym jest dalszy pogląd inż. J. Przygodzkiego z Poznania na tytulaturę, toteż enuncjację jego na ten temat, daną w odpowiedzi kpt. W. na jego dalsze elokubracje o „Potrzebie zmian Ustawy budowlanej i t. d.“ przytoczymy dosłownie:

„Powodując się zaś duchem prawdziwie demokratycznym, możnaby zdaniem mojem (inż. Przygodzkiego) konkretniej uwzględnić punkt, który mówi o nabywaniu praw tytułu inżyniera także przez osoby, nie mające studjów politechnicznych. Miernikiem byłaby tutaj działalność i owoce pracy w swoim zawodzie, nigdy zaś tylko zajmowane stanowisko. Przyznaję, że bardzo często osoby bez wyższych studjów zajmują wysokie stanowiska z pełnym pożytkiem, ale niestety nie zawsze. Wiemy, że zwłaszcza w pierwszych latach naszej państwowości obsadzanie stanowisk odbywało się albo dzięki konjunkturze (święta prawda — przyp. Redakcji), lub jeszcze gorzej, dzięki przypadkowi, że nikogo innego nie było (inni zaś byli tymczasem zajęci na froncie)“.

Słusznie, bardzo słusznie! Od siebie jeszcze dodamy, że w czasie, kiedy wiatr wojny zdmuchiwał ambitne i pełne ... sentymentu dla własnej wielkości plewy w stronę tworzącego się polskiego zachodu, znaczna ilość zdrowego ziarna znalazła się na bo isku... inwazji ukraińskiej, nie mogąc marzyć nie tylko o zrobieniu karjery, ale, o... codziennym chlebie na jutro! Cytujemy jednak dalej:

„Przez proponowane uzupełnienie omawianej ustawy nie zamkniemy nikomu drogi do uzyskania tytułu naukowego. Będzie to również wysoce demokratyczne, przyczem demokracja polega tu na podnoszeniu poziomu, a nie na jego obniżaniu. Najważniejszą kwestją jest tu sprawa ograniczeń w uprawnieniach dla absolwentów szkół wyższych i średnich. Może być, że kwestja ta jest w ustawie nie bardzo jasno sprecyzowana i za daleko idąca“.

W dalszych wywodach inż. Przygodzki stwierdza, że „niektóre miasta niemieckie wprowadziły przy wykonywanych budowach pewne ograniczenia dla kierowników budów, nie posiadających pełnego wykształcenia technicznego, trudniejsze i większe konstrukcje pozostawiając dyp. inżynierom“. Według tegoż p. inż. J. W. słusznym jest natomiast punkt, iż... także absolwentom średnich szkół technicznych można nadać pełne prawa inżynierów po odpowiedniej praktyce (5 lat) w danym dziale budownictwa i złożeniu odpowiedniego egzaminu teoretycznego.

Ograniczenia te nie są bynajmniej dowodem jakiegoś upadku ducha demokratycznego w Niemczech, ale wprost wynikiem życiowej konieczności dla zapobieżenia partactwu i dyletantyzmowi i wynikającym najczęściej z tego powodu katastrofom budowlanym. To samo należałoby również stosować przy obsadzaniu stanowisk w służbie państwowej czy samorządowej, tembardziej, że w służbie prywatnej można człowieka, nie nadającego się, łatwo usunąć, podczas gdy w służbie publicznej sama ocena jednostki już zależy od wielu innych czynników“.

Tyle p. inż. J. Przygodzki. Od siebie przy cytowaniu tylu mądrych i słusznych uwag dodamy, że jak na obecną dobę, są to tylko pobożne życzenia ludzi, szukających światła w naszej Ojczyźnie. Cóż, kiedy inni koledzy p inż. J. Wygodzkiego, starsi może od niego koledzy również z Poznania, nierzadko na ministerjalnych już siedząc fotelach, łamią powyższe zasady ze względów czysto... polityki familjarnej, obsadzając stanowiska burmistrzów... konduktorami, a stanowiska kierowników działu... fryzjerami. Uzyskiwanie tytułu inżyniera umożliwiono jeszcze w St. Zjednoczonych Ameryki Półn. przed wojną światową t. j. 15 lat temu także i tym z pośród urzędników państwowych w służbie technicznej, którzy na kierowniczem stanowisku przetrwali lat 12. Również w Anglji władza urzędu państwowego może nadać ten tytuł urzędnikowi z wykształceniem średnim, o ile wykazał we wnioskach i pracach na swoim urzędzie technicznym w ciągu lat conajmniej 8-miu zrozumienie swych obowiązków i zadań w zakresie wykonywanych przez się obowiązków służbowych.

A czyż w zawodzie kolejowym najwyższe nasze władze nie pokrywają z pożytkiem od lat 11 braki

źle opłacanych inżynierów pracownikami z wykształceniem średniem? Kto spełnia funkcje referentów w Oddziałach Mechanicznych, kto pracuje w Wydziałach Mechanicznych Zasobów, prowadzi techniczne magazyny, zwane u nas Magazynami i Składnicami Zasobów? Czy pomyślał ktoś dotąd o tych osobnikach, posiadających po kilkunastu latach solidnej pracy o wiele, wiele więcej rutyny, niż najuczeńsza młódź inżynierska, a są między nami i tacy, którzy posiadają po 2—5 lat studjów politechnicznych. Tytułów nie dobijamy się, ale zdrowym wywodom inżyniera p. J. Wygodzkiego nie można nie przyznać słuszności. Oby tak słuszny i zdrowy pogląd nie pozostał tylko echem P. W. K. w Poznaniu lub jedynie odpowiedzią p. kapitanowi budownictwa, garnącemu się w świat pozytywnej pracy cywilnej, gdzie nie prędko zasługuje się na odznaczenia i tytuły...

Erka

ŻYCIE ZWIĄZKU

KRAKÓW.

Ze Związku Instruktorów eksploatacyjnych. W dniu 10 października 1929 odbył się w Krakowie przy ul, Kopernika 22 II. p. Zjazd Instruktorów eksploatacyjnych z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie ze strony Zarządu okręgowego.
2. Sprawozdanie ze Zjazdu Instruktorów we Lwowie, ref. kol. Hubczenko.
3. Utworzenie Koła Instruktorów kolejowych w Krakowie i wybory.
4. Wnioski i życzenia.

Obecni: Ze strony Zarządu Okr. kol. Kozak. Ze strony Koła krakowskiego kol. Nalepa i Instruktorzy kolejowi kol. Hubczenko, Nowosielski, Zemek, Kondolewicz i Błoński.

Po zagajeniu posiedzenia przez kol. Kozaka, reprezentanta Zarządu Okr., kol. Hubczenko wygłosił sprawozdanie z Nadzwyczajnego Zjazdu Sekcji kolejowych instruktorów we Lwowie, na którem był obecny i gdzie wybrano go delegatem Koła krakowskiego. Zaznaczywszy, że sprawozdanie z tego Zjazdu ogłoszono już w „Czasopiśmie“, prelegent poruszył nadto szereg bolączek kol. instruktorów eksploatacyjnych, podniesionych w toku dyskusji na wspomnianym Zjeździe.

Nawiązując do owych bolączek, kol. Kozak ustalił wymaganą ilość do utworzenia Koła Sekcji Instruktorów ekspl., (w okręgu krakowskim jest normowanych 12 posad instruktorów eksploat., z czego 2 nie są obecnie obsadzone) przez włączenie instruktora i egzaminatora dyrekcyjnego kol. Nalepy — poczem nastąpiły wybory.

Prezesem Koła wybrano kol. Nalepę. Sekretarzem jednogłośnie kol. Nowosielskiego. Skarbnikiem kol. Hubczenkę.

Zebrani interpelowali z kolei kol. Hubczenkę w sprawie wydawania podręczników do egzaminów, w następstwie czego wywiązała się poważna dyskusja, w wyniku której przyszło do wyboru podsekcji redakcyjnej z kol. Nalepą jako przewodniczącym, kol. Zemkiem i Nowosielskim.

Następnie uchwalono:

1. Odnieść się do Zarządu Okręgowego, by Z. O. na właściwej drodze poczynił starania unormowania w D. O. K. P. Kraków specjalnych stanowisk instruktorów eksploatacyjnych w VII. grupie uposażenia. Jest to wskazane ze względu na dyscyplinę i autorytet z uwagi, że instruktorzy eksploatacyjni nie tylko uczą, ale również egzaminują personel od VIII. grupy, o ile chodzi o pracowników pełniących służbę ruchu, personel zaś wszelkich grup z przepisów Mob. i O. P. G.

Przedstawić Zarządowi Okręgowemu, aby w sprawie zreorganizowania szkolnictwa w służbie eksploat. starał się o wyłączenie instruktorów eksploatacyjnych z pod władzy urzędów wykonawczych i utworzenie w Wydziale I. D. O. K. P. osobnego działu szkolnictwa, któremu bezpośrednio byliby podlegli instruktorzy eksploatacyjni.

KRAKÓW—KATOWICE.

Dnia 12 października 1929 odbyło się wspólne posiedzenie Zarządów Okręgowych Krakowa i Katowic oraz Prezesów Kół obu Okręgów w Katowicach. Obecni:

Kol. Bulsiewicz, Wiceprezes Zarządu Głównego,
„ Ludwik, Członek Wydziału „ „
„ Gądek, Prezes Zarządu Okręgu Krakowskiego,
„ Smagowicz, Wiceprezes „ „
„ Kozak, Sekretarz „ „
„ Romański, Skarbnik „ „
„ Podraza, Ławnik „ „
„ Śmigla, „ „ „
„ Varhely, Prezes Zarządu Okręgowego Katowice
„ Gronięcki, Wiceprezes Z. „ „
„ Janota, Sekretarz „ „
„ Lusiński, Skarbnik „ „
„ Patryn, Przybylski, Hojak, Zając, Hoenl i Zajączek
jako członkowie Zarządu Okręgowego w Katowicach oraz
Kol. Urbanek, Prezes Koła Kraków,
„ Wolnik, „ „ Oświęcim,
„ Targ, Wiceprezes Bielsko,
„ Wyrwalski, Sekretarz Bielsko,
„ Dr. Witowski, Prezes Katowice,
„ Obarzanowski, Prezes Rybnik.

Posiedzenie zagaił Prezes Okr. Katowickiego kol. V., a witając kol. Krakowskich, podkreślił doniosłość wspólnego zebrania, które m. i. niewątpliwie przyczyni się do zacieśnienia węzłów towarzyskich sąsiadujących z sobą Okręgów. Imieniem kol. Krakowskich podziękował kol. Bulsiewicz, Wiceprezes Zarz. Gł., zapraszając jednocześnie na następne wspólne posiedzenie do Krakowa.

Po części powitalnej przystąpiono do właściwych obrad, w trakcie których wygłosili referaty:

1. Kol. G. na temat „Administracja Okręgów i Kół. Referent w bardzo trafny sposób zilustrował obecny ujemny stan administracji Związkowej, tamujący w wysokim stopniu rozwój naszego Związku. To też referat zmierzał przedewszystkiem w kierunku jak najszybszej reformy administracji. Referent podkreślił, że inicjatywa w danym przedmiocie winna wyjść z Kół względnie Okręgów.

Po ożywionej dyskusji, w której zabierali głos liczni koledzy, przyjęto jednogłośnie wniosek następującej treści:

„Zarządy Okręgowe Krakowa i Katowic stwierdzają konieczność spiesznego ujednostajnienia administracji Związku i w tym celu wybierają po jednym członku do Komisji, której zadaniem będzie opracowanie odnośnych projektów i przedstawienie ich Zarządowi Głównemu, najdalej do końca bieżącego roku".

W skład Komisji weszli w drodze wyboru kol. Podraza z okręgu Krakowskiego i kol. Groniecki z okręgu Katowickiego.

2. Kol. Wiceprezes B. na temat: „Obsadzanie stanowisk referentów w D. O. K. P." Referent zobrazował bieżącą sytuację tej sprawy, wskazując na szereg ujemnych i dla dobra służby wprost szkodliwych stron dotychczasowego stanu rzeczy. Podniesiono choćby takie momenty, że materjał referencki w Dyrekcjach O. K. P. składa się w wielkiej mierze z ludzi o wykształceniu elementarnem. Tego rodzaju referenci, to poprostu plaga odnośnych Kierowników Działów, którzy w podobnych okolicznościach skazani są na podwójną pracę, i za siebie i za referentów. Po nader ożywionej dyskusji sformułowano wniosek:

„Zarządy Okręgowe Krakowa i Katowic zwracają się do Zarządu Głównego Z. U. P. z prośbą, aby wystąpił do Ministerstwa Komunikacji z żądaniem obsadzenia stanowisk referentów w Dyrekcjach od IX stopnia wzwyż tylko w drodze konkursu; dalej, by Min. Kom. ogłosiło za pośrednictwem „Dziennika Urzędowego" stanowiska referentów w Dyrekcjach Okręgowych, oraz ażeby Min. Kom. opublikowało zasady normowania stanowisk referentów w Dyrekcjach Okręgowych".

Wniosek przyjęto jednogłośnie.

3. Kol. H. na temat: „Obsadzanie stanowisk kasjerów kolejowych". Referent zwrócił uwagę na niedomagania w danej materji, w szczególności na konsekwencje materjalne dla Skarbu Państwa, jeżeli rozchodzi się o sprzeniewierzenia, będące na porządku dziennym, a których przyczyną jest nieodpowiedni dobór ludzi na stanowiskach kasjerów. Zebrani domagają się, by wszystkie stanowiska kasjerów obsadzano maturzystami, gdyż ci jako materjał inteligetny, dają silniejszą rękojmię spełniania bez zarzutu obowiązków i lepiej potrafią reprezentować kolejnictwo na zewnątrz wobec publiczności.

Od formalnych wniosków zebrani odstąpili, ponieważ sprawą tą zajmie się szczegółowo Zjazd służby handlowo-kasowej, mający odbyć się z końcem listopada b. r.

W wolnych wnioskach Kol. z Krakowa poruszyli sprawę klasyfikacji stacyj w okręgu D. O. K. P. Kraków. Przytoczono przykładowo, że cały szereg stacyj, mających między innemi i dużą frekwencję gości kuracyjnych, jak naprzykład: Krynica, Zakopane i i. zakwalifikowano do rzędu stacyj 4 tej klasy, wskutek czego stacje te mają być obsadzone personelem niższym, co w znacznym stopniu zaszkodzi opinji personelu kolejowego wobec obcych.

Zebrani domagają się, aby Zarząd Główny wystąpił do M. K. z prośbą o przeprowadzenie reklasyfikacji, przy uwzględnieniu warunków lokalnych.

Kol. V. poruszył sprawę opracowania i wydania przez Związek Almanachu. Ustalono, iż rzecz tę kol. Bulsiewicz przedstawi Zarządowi Głównemu do rozpatrzenia. Kol. L. wspomniał o zamierzonem awansowaniu do VI grupy w Dyrekcji Katowickiej pracowników bez wykształcenia średniego. Kol. Wiceprezes B. wyjaśnił, że Zarząd Główny interesuje się tem i poczynił już odpowiednie starania na właściwem miejscu. Kolega G. podał do wiadomości o zamierzeniu urządzenia Zjazdu dyżurnych Okręgu Krakowskiego, na który też zaprosił kol. dyżurnych Okręgu Katowickiego. Bliższe szczegóły tego Zjazdu będą podane we właściwym czasie do wiadomości zainteresowanych.

Na tem kol. Prezes Varhely zamknął posiedzenie o godzinie 21-szej.

LWÓW—PODZAMCZE

Dnia 19 października br. odbyło się w przyozdobionej sali szkolnej stacji Lwów—Podzamcze uroczyste pożegnanie odchodzącego na emeryturę st. referendarza, P. kol. Bohdana Krzysztofowicza.

W pożegnaniu uczestniczyli wszyscy Jego podwładni, którym tylko warunki służbowe pozwoliły na to, zaś z przestrzeni przyjechali: zaw. stacji Lwów—Łyczaków Skrabek, wraz z dyżurnym ruchu Eillenem, zaw. stacji Przemyślany Iiszczak, zaw. stacji Radziechów Samborak, zaw. stacji Stojanów Pankiewicz i wielu innych.

Zaw. stacji kol. Bartl w gorących słowach pożegnał Czcigodnego Kontrolera imieniem Kolegów i pracowników z całej Jego przestrzeni, którzy aczkolwiek przeszkodzeni służbą, nie mogli się jawić, lecz sercem i myślą wzięli udział w pożegnaniu. Mowca w dalszym ciągu gorąco dziękował Wielce Szan. Kontrolerowi za wydatną współpracę, wyrozumiałość i względy dla personelu, życząc Mu i Jego Rodzinie jak najdłuższego życia i powodzenia, przyczem nadmienił, że samorzutnie powstały Komitet postanowił uczcić zasługi ustępującego Kontrolera i wręczyć Mu na pamiątkę gramofon, zakupiony z funduszu, zebranego drogą składek pracowników.

W odpowiedzi na słowa kol. Bartla, st. referendarz P. Krzysztofowicz skreślił w pełnem swady i gorącem przemówieniu historję własnych przeżyć w ciągu swej 35-cio letniej służby, którą opuszcza z żalem, przyczem zwrócił się do obecnych z apelem, aby swoje siły wytężyli w pracy dla dobra, pomyślności i rozwoju Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej.

Wycieczki z ramienia Z. U. P.

Do Francji Hiszpanji

Ciąg dalszy)

Dnia 18 maja opuszczaliśmy Paryż i odjechaliśmy do Biaritz, względnie do Bayonne, gdzie zatrzymaliśmy się dwa dni. Do Bayonne przybyliśmy rano. Popołudniu wycieczka udała się tramwajami do Biaritz, słynnego miejsca kąpielowego. W drodze z Bayonne mijamy przepiękne ogrody z palmami daktylowemi. Samo Biaritz jest cudownie położone, posiada piękne budynki i ulice. Z wspaniałej plaży roztacza się malowniczy widok na morze i skały, o które pienią się fale morskie. Zwiedzamy również i grotę.

Widzieliśmy dalej rzadkie cuda techniki w rodzaju mo-

numentalnych budowli, od których jednak o wiele silniejsze wrażenie robiły gigantyczne twory sił przyrody. Wobec potęgi oceanu z jego naturalnemi cudownościami czuliśmy pełne upokorzenie.

Po powrocie do Bayonne część wycieczki udała się dnia 20 maja do Marja Lourdes, gdzie między innemi znajduje się Grota cudownej Matki Boskiej. Miasto leży u stóp Pirenejów. Dojeżdżając do Marja Lourdes, widzi się już z pociągu na tle gór grotę z posągiem Matki Bożej, tonącej w morzu świateł.

Zwiedzamy tu kościół, który składa się z trzech części i zbudowany jest na skale z grotą, w której pastuszka Bernadette miała widzenie. Pierwsza część kościoła, zakończona kopułą, posiada 14 okrągłych okien. Wnętrze kościoła wysadzane bogatą mozaiką, tak samo stacje Męki Pańskiej, czynią przytem wrażenie żywych obrazów. Druga część kościoła jest kryptą, zaś trzecia... rodzaj skarbca.

W dniu, w którym zwiedzaliśmy to święte miejsce, arcybiskup błogosławił wszystkich chorych.

Największe wrażenie czyniła grota ze statuą Najświętszej P. Marji, Matki Boskiej. Tysiące ludzi różnych narodowości przechodziło obok skały i statuy, z pod której stóp wypływa źródło z cudowną wodą.

Po zwiedzeniu miasta, wycieczka udała się na dworzec, a stąd z powrotem do Bayonne.

W Bayonne widzieliśmy jeszcze uroczystości ku czci Joanne D'Arce, zakończone sztucznemi ogniami. *E. P.*

Do Rumunji

(Dokończenie)

Po obiedzie udano się na statku salonowym „Principele Mircea" z Galaczu Dunajem do Braiły — drugiego miasta portowego w Rumunji, gdzie wycieczka spotkała się również z serdecznem przyjęciem. Tego samego dnia odwiedzono jeszcze Konsulat polski, poczem żegnani owacyjnie przez rumuńskich Kolegów, którzy na dworcu jawili się z rodzinami, odjechaliśmy wieczorem wśród serdecznego nastroju, pełni wrażeń z mile spędzonego dnia w Galaczu, do Bukaresztu.

W następnym dniu t. j. 7-go lipca zwiedzano Bukareszt, skąd ruszyliśmy do Konstanzy. Na dworcu oczekiwał polskich gości Naczelnik tamtejszego Inspektoratu p. Ins. Aleksander Poraj Cieński. Pochodzi on ze starej polskiej szlachty i pomimo, że urodził się w Rumunji, gdzie rodziców jego zapędziła zawierucha dziejowa w r. 1863, mówi dość dobrze po polsku. Prócz niego zjawił się Naczelnik Parowozowni inż. Dutu Michajlescu, p. Wysocki, Naczelnik służby portowej, również Polak, Naczelnik Stacji i kilku jeszcze urzędników stacyjnych. Po przedstawieniu ich przez p. Cieńskiego, zwiedzono miasto, i w towarzystwie p. Cieńskiego oraz inż. Michajlescu wybrano się do Carmen Sylva, miejscowości, położonej nad morzem, około 20 km. odległej od Konstanzy. Tu odczepiono wagon, a uczestnicy oglądali to sławne, u nas jednak prawie nieznane uzdrowisko.

Miejscowość ta, posiada bardzo piękną plażę i jezioro słone, które zawierając wiele składników leczniczych, przynosi ulgę masowo napływającym chorym. Carmen Sylva istnieje od niedawna, pięknie nad samem wybrzeżem morza położona, ma wiele stylowych willi, zakład kąpielowy, sanatorjum wojskowe, kilka wspaniałych restauracji i t. d. W sezonie letnim zbiera się tutaj elita rumuńskiego towarzystwa.

Po drugiej stronie jeziora leży miejsce kuracyjne Techirgiol, nazwane tak od dawnej tureckiej osady o bardziej pojedyńczych urządzeniach, a temsamem i znacznie tańsza od Carmen Sylva.

W międzyczasie urządzono jeszcze wycieczkę do miejscowości kąpielowej po drugiej stronie Konstanzy nad Morzem Czarnem t. j. do Mamji. Jest tu wspaniała plaża, zakład kąpielowy i zamek królewski. Uczestnicy korzystając ze sposobności, użyli orzeźwiającej kąpieli morskiej, zwłaszcza, że był wielki upał.

Po trzydniowym pobycie w Konstanzy i okolicach nad Morzem Czarnem, udano się w drogę powrotną, zwiedzając jeszcze Sinaja, uroczy zakątek górski, położony malowniczo wśród niebotycznych szczytów i gęstych lasów, wspaniałe letnisko bogatych bojarów rumuńskich ze stylowemi willami i okazałą letnią rezedencją królewską.

Zwiedziwszy tę piękną miejscowość, uczestnicy wycieczki, wdzięczni Kolegom rumuńskim za tak serdeczną gościnność, powrócili dnia 14-go lipca b. r. przez Bukareszt—Śniatyn do Polski.

Także i przy powrocie podnieść należy nadzwyczajną uprzejmość władz granicznych, polskich i rumuńskich.

Zarząd Koła Z. U. P. i uczestnicy, pozwalają sobie tą drogą przesłać wszystkim wymienionym Władzom i Kolegom w Rumunji najserdeczniejsze podziękowanie za gorliwe zajęcie się tą pierwszą polską wycieczką, a przedewszystkiem naczelnikowi Stacji p. Popescu i sekretarzowi Konsulatu Polskiego p. Łukasiewiczowi w Galaczu za tak serdeczne przyjęcie.

Członkowie wycieczki wyrażają wkońcu nadzieję, że ta sympatyczna impreza przyczyni się obustronnie do ożywienia stosunków turystycznych i towarzyskich, a co najważniejsze: zapoczątkuje węzły sąsiedzko zawodowej przyjaźni. *M.*

„Kodeks Kolejowy"

Pod powyższym tytułem pojawiła się przed kilku tygodniami na półkach księgarskich książka Mecenasa, Dra Bronisława Fellera, traktująca o rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 8 lipca br. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", czyli o t. zw. pragmatyce.

Jeżeli broszurką tą wraz z komentarzem, opracowanym przez Dra Fellera, zajęła się polska prasa codzienna, jak „Czas", „Naprzód", „Nowy Dziennik", „Dziennik Cieszyński", a nawet niemiecka, jak „Volksstimme" — trudno, aby nie wspomnieć o niej w zawodowej prasie kolejarskiej.

Dlatego też nie od rzeczy będzie przedstawić, jak prasa ta odniosła się do broszury, względnie, jakie zajęła stanowisko odnośnie wydanej pragmatyki, a zarazem wypadałoby dorzucić kilka słów od siebie.

A zatem prasa, jak i Dr. Feller, stanęli na jednakowem stanowisku. Prasa właściwie powtórzyła za Drem Fellerem to, co on powiedział o pragmatyce w komentarzu.

Pojawił się wprawdzie przed kilkunastu dniami w krakowskim „Il. Kurjerze Codz." artykuł, wynoszący pragmatykę pod niebiosy, ale przypuszczamy, skąd płynęło natchnienie do napisania podobnego artykułu.

Główny zarzut Dra Fellera pod adresem niedoskonałości pragmatyki, to wydanie jej w formie rozporządzenia Rady Ministrów, a nie ustawy, (czy to w postaci uchwały sejmowej, czy też rozporządzenia Prezydenta Rzplitej). Skutkiem tego, że pragmatyka jest niejako „aktem administracyjnym", nie może ona uchylić dawnych ustaw i sądy w razie ewentualnych skarg i procesów, nie mogą jej traktować jako ustawy i będą sądzić na podstawie poprzednich ustaw. Par. 140 wymienionego rozporządzenia nie znosi dawniejszych przepisów, ale powiada tylko, że „nie będą one stosowane", czyli potwierdza zdanie, iż obecna pragmatyka nie może być ustawą. Stąd chaos prawny.

Autor komentarza krytykuje układ pragmatyki, (zbyt wiele obowiązków, a za mało praw) naruszenie ustawy o urlopach wypoczynkowych, postanowienia par. 125 (który winien być uchylony). Uważa, że trzymanie pracownika w niepewności 10 i 15 lat (gdyż można go bez podania powodów zwolnić ze służby) jakoteż zwalnianie, gdy bliżej nieokreślone „dobro" i bliżej nie podana „reorganizacja" tego wymagać będą, jest nie do utrzymania. Zaznacza, że sprawa „reorganizacji" winna być ustawowo określona, aby nie było powodów do dowolnych interpretacyj. Co dotyczy par. 130 uważa za konieczne, by

czas t. zw. „stanu nieczynnego" zaliczano do czasu służby kolejowej.

Zdaniem autora komentarza pragmatyka powinna przewidywać amnestję, zawieszenie wykonania kary i ułaskawienie. „Jeżeli — powiada Dr. Feller, Prezydent Rzeczypospolitej może aktem łaski ułaskawić przestępcę, to tem bardziej to samo przysługuje Prezydentowi R. P. odnośnie dyscyplinarnie ukaranego", „nie widzi — dalej — podstawy, dlaczego nie mianoby pracownikowi nieposzlakowanemu, podczas wieloletniej służby niekaranemu, zawiesić wykonania kary dyscyplinarnej". — Słusznie zwraca uwagę, że par. 62 pragmatyki nie podaje definicji „wykroczenia", a „występków" służbowych nie określa wyczerpująco.

Poza dodatniemi stronami komentarza są też pewne niedociągnięcia. I tak: Mecenas Dr. Feller uważa za dobre dla pracownika, iż ten ma możność sądowego zaskarżenia orzeczenia administracji kolejowej w sprawie zwrotu szkody, wyrządzonej przedsiębiorstwu P. K. P. — i z góry powiada, że przedsiębiorstwo będzie procesy przegrywać. Tymczasem stan majątkowy pracownika nie zawsze jest taki, aby pracownik mógł sobie pozwolić na procesy, zwłaszcza, gdy równocześnie z odszkodowaniem wejdą w grę przepisy dyscyplinarne, a osobliwie par. 114 p. 3. i par. 116 ust. 2 i 4, które potrafią zniszczyć do cna egzystencję pracownika kolejowego i jego rodziny.

Komentarz Dra Fellera miałby naprawdę znaczenie komentarza, jeśliby objaśniał paragraf za paragrafem (a tak wiele jest przecież niejasności) i gdyby umieszczono go obok tekstu pragmatyki. Dla tej przyczyny jest niezbyt wyczerpującym, tem zaś więcej, że autor w wielu wypadkach nie podaje przynajmniej paragrafu, do którego komentarz się odnosi.

Dr. Feller nie porusza — między innemi — tak ważnej materji, jak znaczenia par. 68 i par. 112, na podstawie których pracownik nawet na emeryturze nie może być pewnym do lat 10, czy nie będzie pociągany do odpowiedzialności dyscyplinarnej. Nie dotyka doniosłej sprawy.... ukrócania emerytur w drodze dyscyplinarnej i to aż do 50%, nie zwrócił uwagi na brak określenia, na jakich podstawach ma się opierać Komisja Dyscyplinarna, orzekając wydalenie pracownika ze służby kolejowej.

Niejasnym wydaje się również par. 103, który nie zawsze przewiduje obecność oskarżonego na rozprawie przed Wyższą Komisją Dyscyplinarną.

Szkoda wreszcie, że „Kodeks kolejowy" nie objął drugiego rozporządzenia, zawartego w tym samym Dz. U. R. P. Nr. 57 poz. 448, traktującego „o zaopatrzeniu emerytalnem pracowników przedsiębiorstwa P. K. P."

Mamy jednak wrażenie, że stało się to z przyczyn, od autora niezależnych. „Kodeks kolejowy", to nietylko sprawy stosunku pracowników kolejowych do przedsiębiorstwa, dlatego też należy przypuszczać, że Dr. Feller opracuje w ogólności przepisy kolejowe wraz z komentarzem.... jak to uczynił z pragmatyką, skoro ją nazwał kodeksem (pars pro toto).

Gees.

TEKA

W dziale tym zamieszczamy listy do Redakcji, oraz artykuły, spostrzeżenia, notatki na wyłączną odpowiedzialność kolegów Autorów. — „Teka" jest wolną :—: trybuną. :—:

PRZESTRZELSKI TADEUSZ

WSKRZESZENIE

KOLEJOWEGO PRZYSPOSOBIENIA WOJSKOWEGO

Nad nasze łany i niwy
Wzleciał swobodnie Orzeł Biały!
Któż mu do lotu dodał siły?...
...To dzieci Polski mu ją dały...

I ci, co wspólnie pracą swoją
Rozkuli pęta zardzewiałe —
A dziś się w żmudnej pracy znoją,
By Ptak miał wolne skrzydła białe.

Więc dziś obywatele-kolejarze,
Zwani białymi murzynami —
Czujni — hen sieją swoje straże,
By Ptak nasz wiecznie żył nad nami.

Bracia! więc strzeżcie granic swej Ojczyzny,
Gdy wróg nasz dziś już siły nam zazdrości,
Niechaj zagoją się zupełnie blizny:
...„W jedności siła — potęga wolności!"

Lwów, w wrześniu 19 9.

Kwiatki kolejowe

Rozporządzenie znosi ustawę

Ustawę emerytalną pracowników kolejowych, uchwaloną przez Sejm (Dzienn. Ustaw R. P. Nr. 6 i 18 z r. 1924), obalono rozporządzeniem Rady Ministrów z 4 lipca 1929. (Dz. U. R. P. Nr. 57 z r. 1929). Prawnicy mają wdzięczne pole do zastanowienia się, czy utrącenie ustawy drogą rozporządzenia zgadza się z ustawą konstytucyjną z r. 1924.

Przesyłki ekspresowe i opóźnienia pociągów osobowych

Dopuszczalnego rozmiaru i ciężaru przesyłek ekspresowych w taryfie ściśle nie określono. Przesyłki ekspresowe ważą nieraz w jednej sztuce 200 kg. i więcej.

Ruch przesyłek ekspresowych jest bardzo duży, bo brak gotówki zmusza kupców do częstszego nabywania towarów w mniejszych ilościach. Brankardy poc. osob. są na głównych linjach przepełnione. Na linji Lwów-Kraków pociągi osobowe prowadzą po 2 a nawet po 3 brankardy. Ruch przesyłek ekspresowych zwiększy się jeszcze, gdyż M. K. zamierza dopuścić zaliczenia przy przesyłkach ekspresowych.

Wielka ilość przesyłek ekspresowych, ich niemałe rozmiary i ciężar, krótkie postoje pociągów osobowych i szczupła ilość sił roboczych do załadowania i wyładowania, powodują opóźnienia pociągów osobowych — w ślad zatem usprawiedliwienia owych opóźnień, pisaninę etc.

Należałoby wreszcie sprawę przesyłek ekspresowych jakoś uregulować. Skoro mianowicie pociągi osobowe przemieniły się na pociągi, przewożące w pokaźnych ilościach towary, wypadałoby wyznaczyć tym pociągom dłuższe postoje. Na jedno trzeba się raz zdecydować: albo na szybki przewóz osób, i krótkie postoje poc. osob., albo na szybki przewóz towarów temi pociągami.

Odznaczenia

W spisie osób, które otrzymały odznaczenia za [illegible] w kolejnictwie, znajduje się ogrodnik kolejowy z W[illegible] Nie mogliśmy jednak doszukać się osób, znanych [illegible] wydatnych prac na niwie kolejowej.

Oszczędność bez nóg i głowy

Przestrzeganie wydatków w ramach budżetu, to rzecz konieczna i chwalebna. W zakresie wydatków mieści się też norma ilości pracowników. Przyjmowanie nowych pracowników ponad normę może zwiększyć wydatki i dlatego zabrania się przyjęć.

Wzmożony ruch, np. w sezonie kąpielowym, wymaga jednak powiększenia stanu pracowników na niektórych stacjach. Wobec zakazu nowych przyjęć Dyrekcje radzą sobie, że do stacyj o zwiększonym ruchu posyłają pracowników na zastępstwa z innych stacyj.

Tak ogałaca się te stacje z sił roboczych i praca tam kuleje. Zrozumiałem jest posiłkowanie się pracownikami kwalifikowanymi przy czynnościach, w których potrzeba sił kwalifikowanych. Ale na zastępstwa posyła się także robotników do zwykłych czynności fizycznych, Robotnikom tym płaci się djety, za które można nająć robotników sezonowych. Zarządzeniu staje się wprawdzie zadość finansowo, lecz nic się nie zaoszczędza przez takie zastępstwa a na stacjach, skąd wysłano robotników, powstaje przeciążenie pracą, zaległości etc.

Posiłkowanie się przeto przy zwykłej pracy fizycznej pracownikami, otrzymującymi djety, za które można mieć nowe siły robocze, nie jest oszczędnością.

Nowe metody

W niektórych okręgach dyrekcyjnych Radom, Wilno — wykonują pracę fizyczną w magazynach towarowych i przy bagażu robotnicy, nienależący do pracowników kolejowych. Są to członkowie związków robotniczych (rosyjskie „artele“), które stosownie do umowy z koleją otrzymują zapłatę za tonaż przesuniętego towaru. Wspomnianych robotników nie wiąże nic z koleją. W stosunku do Zarządu Kolejowego nie posiadają oni żadnych praw. Ubezpieczenia społeczne ciążą na Zarządach Związków.

System „artelowy“ zaprowadza się obecnie na terenie Małopolski. Ponieważ w Małopolsce brak jeszcze związków robotniczych dla pracy na kolejach, przedsiębiorcy podejmują się dostawy sił roboczych. Zarząd Kolei spodziewa się na tym systemie najmu robotników wielkich oszczędności finansowych. Kwestji zaś, jak wyszkolenie robotników do innych gałęzi służby kolejowej, zastępcze używanie robotników magazynowych przy innych pracach, nagłe zaprzestanie pracy i t. p., nie bierze się pod rozwagę.

Zobaczymy wkrótce, czy owe rosyjskie metody dadzą się dostosować do olbrzymiego ruchu towar. i do społeczeństwa, które zżyło się z odmiennym systemem najmu i zapłaty i o ile ziszczą się nadzieje oszczędności finansowych.

Zamiana

Dyżurny ruchu, adjunkt Dyr. krakowskiej, zamieni się z dyżurnym Dyr. lwowskiej. Zgłoszenia do Admin. „Czasopisma“, Lwów, ul. Kętrzyńskiego 32.

Zamiast Kroniki!

Stosunki układają się wprost fatalnie, że dola pracowników państwowych jest właściwie czarną niedolą, wśród której też przyjdzie obchodzić tegoroczne święta Bożego Narodzenia.

Kiedyś, za czasów zaborczych, święta te — jak zresztą inne — miały dla funkcjonarjuszy państw., a osobliwie ich rodzin, wiele miłego uroku i serdecznego sentymentu, ponieważ nie było tak skrajnej nędzy w szeregach pracowniczych, co dzisiaj.

Po wskrzeszeniu własnej niepodległości, a więc w wolnej już Ojczyźnie, zdawało się, iż lepsze chwile nastaną m. i. i dla rzesz urzędniczych — a tu tymczasem z dnia na dzień coraz gorzej, źle bardzo.

Miejsce radości na myśl o świętach, zajęła ponura troska o byt, rozgoryczenie, nierzadko rozpacz. Święta poprostu przestały nęcić pracownika państwowego, zaś dewiza ich „pokój ludziom dobrej woli“ stała się kontrastem, zaprzeczeniem tego, co nurtuje umysły i dusze mas pracowniczych.

Bo nie może być pokoju na świecie, skoro brak dostatecznych środków do codziennego życia, a ponad wszystkiem świszcze nadomiar bat postrachu.

Kiedy więc z nikąd nie widać pomocy i nadzieji, to niechaj przynajmniej z głębi serc płynące życzenia **wszelkich pomyślności,** *jakie rokrocznie składamy sobie nawzajem z okazji świąt, złagodzą pesymizm, na chwilkę rozsnują mgłę zwątpienia.*

Takie oto życzenia Redakcja przesyła wszystkim Kolegom! Należy przecież rozjaśnić czoła, gdyż sprawiedliwość musi stać się ciałem i zamieszkać między nami.

Pracownik państwowy w odrodzonej Polsce powinien raz zacząć żyć po ludzku i jako prawdziwie wolny obywatel Najjaśniejszej Rzeczy Pospolitej.

* * *

Z powodu urlopu kol. Redaktora, najbliższy t. j. noworoczny zeszyt „Czasopisma“ za styczeń r. 1930 wyjdzie wyjątkowo pod kierunkiem byłego kol. Redaktora. Uprasza się nadsyłać rękopisy do tego zeszytu najpóźniej do 15. grudnia r. 1929 do Redakcji „Czasopisma“, Lwów ul. Kętrzyńskiego 32, gmach Sokoła II — I p.

Redakcja.

T. T.

~~Stacja~~ Bibljoteka Jagiellońska

Kraków.

~~W Pan~~

Używanie poczty kolejowej dozwolone Reskryptem MK. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo“ winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był przez rozdawcę widoczny.

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych“.

PISMO REDAGUJE KOMITET

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku

…kcja i administracja: Lwów, ul. Kętrzyńskiego 32, telefon 49-89. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887

…rni L. S. T. W. Lwów, ul. Leona Sapiehy 77, tel. 4-96. — Redaktor odpowiedzialny: **Kazimierz Zieliński**